

Управлінський облік як основа управління підприємствами водного транспорту

Система управлінського обліку забезпечує керівництво підприємства необхідною інформацією для прийняття управлінських рішень. Склад елементів системи для підприємств водного транспорту відрізняється від складу елементів інших підприємств. Можливі центри відповідальності, контрольовані показники, облікові періоди, склад бюджетів розглянуті в розрізі судноплавних компаній, портових операторів, суднобудівельних та судноремонтних заводів.

Ключові слова: управлінський облік, водний транспорт, центри відповідальності.

Система управленческого учета обеспечивает руководство предприятия необходимой информацией для принятия управленческих решений. Состав элементов системы для предприятий водного транспорта отличается от состава элементов других компаний. Возможные центры ответственности, контролируемые показатели, учетные периоды, состав бюджетов рассмотрены в разрезе судоходных компаний, портовых операторов, судостроительных и судоремонтных заводов.

Ключевые слова: управленческий учет, водный транспорт, центры ответственности.

Management accounting system provides the company's management with the necessary information for decision-making. The constituent elements of the system for water transport companies differ from other companies. Possible responsibility centers, controlled performance, accounting periods, composition of budgets were analyzed by shipping companies, port operators, shipbuilding, ship repair yards.

Keywords: management accounting, water transport, responsibility centers.

Постановка проблеми. Однозначно управлінський облік визначають як систему, що забезпечує управлінську ланку підприємства фінансовою та нефінансовою інформацією, необхідною для прийняття рішень і ефективного управління. В системі управлінського обліку виконується збір та аналіз інформації про діяльність підприємства, бюджетування (планування), оцінка діяльності підприємства та його сегментів. Відповідно до Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» підприємство самостійно розробляє систему і форми внутрішньогосподарського (управлінського) обліку [1]. Управлінський облік організовується керівництвом підприємства на основі загальних принципів та

методів, прийнятих міжнародними та національними професійними організаціями бухгалтерів, виходячи з внутрішніх інформаційних потреб та особливостей роботи підприємства. В основі генерації управлінського обліку лежать три джерела: технологія виду діяльності конкретного підприємства, облікова політика підприємства і правила бухгалтерського обліку для конкретного виду діяльності, нормативна база конкретного виду бізнесу. Залежно від того, в якій сфері економіки працює підприємство, його вимоги до обліку та управління також будуть різні. Так, наприклад, для хімічної промисловості мінеральних добрив характерне вузьке коло вихідних матеріалів і напівфабрикатів, які використовуються для отримання цільової хімічної продукції і дуже важливі дані про якісний склад. У металообробній промисловості, навпаки, характерне широке коло сировини і більший асортимент різноманітної цільової продукції. Вимоги підприємств водного транспорту (судноплавних компаній, портів, портових операторів, суднобудівельних, судноремонтних заводів) до облікових систем та їх елементів також обумовлені своїми організаційними та технологічними особливостями, які зумовлені галузевою специфікою.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Питання щодо сутності управлінського обліку, важливості створення на підприємстві системи управлінського обліку для обліково-аналітичного забезпечення керівників різних ланок управління, підвищення ефективності його запровадження висвітлювались такими вітчизняними дослідниками як С.Ф. Голов, В.С. Ленъ, В.М. Добровський, Л.В. Нападовська, О.Ф. Вербило, Г.О. Партин, Л.П. Радецька, І.Д. Фаріон, М.Ф. Огічук, О.П. Гаценко, Л.В. Гнилицька та ін. Застосування елементів управлінського обліку на підприємствах водного транспорту розглядали О.М. Кібік, Ю.В. Хаймінова, С.В. Тарасенко, М.В. Фатеев, І.М. Запорожець. Проте все ще існують прогалини щодо впорядкування класифікації елементів та суттєві проблеми щодо впровадження управлінського обліку в практику підприємств водотранспортної галузі.

Метою статті є висвітлення особливостей ведення управлінського обліку, обґрунтування складу його можливих елементів в розрізі основних представників підприємств водного транспорту: судноплавних компаній, портових операторів, суднобудівельних, судноремонтних заводів з врахуванням їх специфіки.

Виклад основного матеріалу. Особливості роботи підприємств водного транспорту визначають класифікацію витрат, методи обліку і калькулювання собівартості продукції та

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

послуг, період розрахунку калькуляцій та контрольованих показників, елементи і методи аналізу, планування та контролю, і тим самим впливають на методику і організацію поточно-го та стратегічного управлінського обліку зазначених підприємств. Серед таких особливостей, що визначають склад перелічених елементів управлінського обліку підприємств водної галузі, виділимо такі: нематеріальний характер діяльності, тобто надання транспортних та портових послуг; сезонність роботи судноплавних компаній та річкових портів; фондоемність галузі, високий ступінь зносу, значні витрати на ремонт застарілого обладнання, необхідність інвестицій, інновацій; значна тривалість суднобудівельних та судноремонтних робіт.

Організація працездатної системи управлінського обліку на підприємствах неможлива без чіткого визначення складу основних елементів (див. табл.). Найголовнішими з них є центри відповідальності, тобто сегменти діяльності підприємства, в межах яких встановлено персональну відповідальність менеджерів за показники діяльності, які вони контролюють. На підприємстві – об'єкті запровадження управлінського обліку – слід виділити чотири типи центрів відповідальності: центр витрат (менеджер, що його очолює, відповідає за витрати), центр доходу (менеджер відповідає за доходи), центр прибутку (менеджер відповідає як за витрати, так і за доходи), центр інвестицій (менеджер відповідає за витрати, доходи та інвестиції в активи центру). Ефективність центру відповідальності визначається двома параметрами: досягненням певних цілей та ефективністю використання ресурсів. При цьому найбільш ефективним є центр відповідальності, який виконав поставлені перед ним цілі, витративши мінімальну кількість ресурсів. Організація центрів відповідальності дозволяє акти-

візувати внутрішні чинники ефективності господарювання за рахунок посилення відповідальності суб'єктів управління за результати власних рішень і вдосконалювати управління витратами та доходами підприємства.

Контрольованими (підконтрольними) показниками є такі показники, що здатні щонайкраще реагувати на будь-які зміни в діяльності підприємства, його структурних підрозділів (центрів відповідальності). Кожен показник може бути використаний з метою аналізу, він повинен легко коригуватися і піддаватися керуванню, забезпечуючи тим самим гнучкість і маневреність в досягненні кінцевих результатів роботи підприємства.

Обліковий період – це інтервалу часу, по закінченні якого стає доступною інформація про фактичні значення контрольованих показників. На такий же період повинно здійснюватися і бюджетування (планування), без якого запровадження управлінського обліку буде неповноцінним. Система обліку за центрами відповідальності є також основою системи бюджетування і забезпечує керівників інформацією щодо досягнення планових показників і причини відхилень від них. Результатом бюджетування є сукупність бюджетів, що представляють собою план майбутніх операцій, виражених у кількісних вимірниках (натуральних, грошових). До складу бюджетів підприємств входять операційні бюджети (бюджети витрат і доходів, які забезпечують складання бюджетного звіту про прибуток) та фінансові бюджети (відображають заплановані грошові потоки та фінансовий стан підприємства).

Розглянемо основні елементи управлінського обліку в розрізі підприємств водного транспорту та визначимо особливості їх складу (див. табл.).

Елементи управлінського обліку, що враховують особливості роботи підприємств водного транспорту

Елементи управлінського обліку	Основні підприємства водного транспорту		
	судноплавні компанії (СК)	портові оператори, адміністрації портів	суднобудівельні, судноремонтні заводи
Центри відповідальності	Відділи та департаменти СК; окремі судна; групи суден за видами та напрямками перевезень	Вантажний район, термінал, склад, шляхове господарство, ремонтні майстерні, пасажирський вокзал, служба капітану морського порту, портофлот; структурні підрозділи порту	Проекти, програми ремонту та будівництва суден, інші послуги; виробничі, допоміжні, обслуговуючі та функціональні підрозділи
Контрольовані показники	Вантажообіг, пасажирооборот; доходи, прямі витрати, маржинальний дохід, прибуток, вартість компанії, тайм-чартерний еквівалент, вартість зекономленого палива	Пропускна спроможність, обсяги оброблених вантажів, доходи, собівартість послуг, маржинальний дохід, прибуток, рентабельність за видами робіт, номенклатурою вантажів, за видами обробленого флоту, за видами сполучення	Собівартість робіт, послуг, інші витрати, маржинальний дохід, доходи, прибуток, тривалість робіт
Облікові періоди	Період навігації, міжнавігаційний період; місяць, квартал, рік	Період навігації, міжнавігаційний період (для річкових портів); місяць, квартал, рік	Період виконання окремих проектів, програм; місяць, квартал, рік
Структура бюджетів	Бюджети витрат по судну (рейсові бюджети), бюджети доходів та витрат групи суден, фінансові бюджети, генеральний бюджет компанії, бюджет резерву витрат для міжнавігаційного періоду, бюджет витрат на простой, бюджет капітальних інвестицій	Операційні бюджети (бюджети витрат, доходів та фінансових результатів), фінансові бюджети (бюджетний баланс, бюджет руху грошових коштів, бюджет капітальних інвестицій, ремонтний бюджет, природоохоронний бюджет)	Бюджети проектів (бюджет закупівлі матеріалів, бюджет витрат з субпідряду, бюджет витрат на виконання окремих робіт), бюджети цехів, бюджети витрат обслуговуючих підрозділів, фінансові бюджети

Для судноплавних компаній доцільно сформувані основні (відділ комерційної експлуатації флоту, судна) та обслуговуючі (бухгалтерія, планово-економічний відділ) центри відповідальності [2]. Одночасно центром доходу буде відділ комерційної експлуатації флоту, центрами витрат – окремі судна, бухгалтерія, юридичний відділ тощо, центром прибутку та інвестицій є компанія загалом або її дочірні підприємства, керівники яких мають широкі повноваження.

Крім класичних центрів відповідальності існує практика запровадження ще одного їх виду – центру маржинального доходу (прибутку). Так, центри маржинального доходу, представниками яких є групи менеджменту суден, запроваджені в АСК «Укррічфлот» [3]. За виконання запланованого маржинального доходу менеджерська група (працівники берегу) отримувала бонус в розмірі місячного посадового окладу. Менеджер, якому підпорядкована певна група суден, забезпечує виконання зобов'язань щодо перевезення вантажів судами компанії у відповідності до укладених договорів, своєчасно приймає рішення про доцільність виконання певного рейсу конкретним судном, контролює виконання рейсових та експлуатаційних витрат за кожним закріпленим судном. Мінімізація зазначених витрат суден забезпечить зростання маржинального доходу, який визначається різницею між доходами компанії від перевезень та прямими витратами (витрати, які можна прямо віднести до витрат групи суден: рейсові витрати, поточні витрати по утриманню суден і екіпажу, амортизаційні відрахування). Таким чином, маржинальний дохід може стати контрольованим показником для оцінки діяльності менеджерських груп суден, наприклад, за напрямками перевезень або за типами суден.

Для екіпажів суден доцільно встановити такий контрольований показник як тайм-чартерний еквівалент – це постійний середньодобовий дохід судна при рейсовому фрахтуванні, який повинен отримувати судновласник на певному напрямку перевезення. За виконання тайм-чартерного еквіваленту, а, отже, за раціональне використання та економію палива капітан, старший механік і старший помічник капітану отримують бонус. Дійсно, в АСК «Укррічфлот» був розроблений і успішно застосований механізм стимулювання екіпажів, який передбачає виплату винагороди у розмірі 50% вартості зекономленого палива на основі договорів між капітанами суден і ремонтно-експлуатаційними базами флоту [3]. Окремі члени екіпажу суден є також центрами відповідальності, а саме, центрами витрат: старший механік відповідає за витрати на паливно-мастильні матеріали, на ремонтні роботи; боцман – за економічне використання матеріально-технічного спорядження, запасних частин для ремонту, фарби, тощо; повар – за витрати на харчування і т.д.; капітан – за всі рейсові витрати одночасно.

Доцільність запровадження бюджетування, як складової управлінського обліку, в діяльність вітчизняних підприємств, в тому числі транспортної галузі, обґрунтовувалась різними науковцями [2, 4–6]. Бюджетування дозволяє передбачити

майбутні проблеми і визначити найкращі шляхи досягнення стратегічної мети підприємства, аналізувати відхилення фактичних показників від планових та на їх основі приймати відповідні управлінські рішення. Бюджети мотивують працівників підприємства на досягнення поставленої мети за умови, що вони брали участь у розробці бюджетів. Для підприємств водного транспорту показники бюджетів повинні стати орієнтиром при формуванні порогових значень для проведення тендерних процедур, концесійних конкурсів та укладання договорів.

Структура бюджетів для судноплавних компаній повинна будуватись в розрізі центрів відповідальності, калькулювання собівартості перевезень слід здійснювати за методом директ-костинг (для того, щоб визначити маржинальний дохід). Для компаній, робота яких залежить від сезонності, слід розробити бюджет резервування витрат для міжнавігаційного періоду. Тобто протягом навігації передбачити резервування певного відсотку виручки на спеціальному рахунку (як варіант, на депозитному) для того, щоб забезпечити охорону і підтримку, ремонт суден, оплату праці екіпажу на відстої.

Стосовно вибору облікових періодів, то для всіх підприємств водного транспорту доцільно формувати плани і бюджети за правилами, що відповідають стандартам бухгалтерського обліку України та обліку для цілей оподаткування, тобто на рік з поквартальною (дає можливість прогнозувати суму податку на прибуток) та помісячною розбивкою (дає змогу спланувати суму амортизаційних відрахувань та податків, які сплачуються щомісячно).

Значний потенціал морегосподарського комплексу України представлений морськими торговельними портами. Основна частка перевалки вантажів припадає на морські торговельні порти, які входять до системи Міністерства інфраструктури. Вантажно-розвантажувальні роботи здійснюються також на підприємствах Міністерства аграрної політики (рибозаводи і ін.), Міністерства промислової політики (суднобудівельні заводи), Міністерства оборони (військові гавані); фірмами, які експлуатують (орендують) морські причальні споруди, та у приватних портах [7]. Прийняття Закону України «Про морські порти України» поклато початок реалізації в них інвестиційних проєктів на умовах державно-приватного партнерства, в тому числі, у формі концесії. В деяких державних портах вже давно працюють приватні інвестори і експлуатують там цілі термінали (Одеський, Миколаївський, Южний). Морські рибні порти (Іллічівський, Маріупольський), що перебувають у відомстві Державного агентства рибного господарства України, також виконують переробку вантажів. Активно перевантажувальні роботи здійснюють суднобудівні, судноремонтні заводи, що мають недостачу замовлень по своєму профілю діяльності. Тому підприємницькі структури, що виконують в портах перевантажувальні роботи, назвемо узагальнено портовими операторами та визначимо для них особливості складу основних елементів управлінського обліку.

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Портовий оператор (стивідорна компанія) – суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності [8].

В організаційній структурі управління портом центрами відповідальності суто за доходи є маркетингово-комерційні служби (відділи вантажної та комерційної роботи) порту, пасажирський вокзал (за наявності).

Центрами виробничих витрат є вантажні райони, термінали, склади, шляхове господарство, ремонтні майстерні, портофлот, нафтобази. Начальники вантажних районів очолюють центри витрат, їх замісники відповідають за конкретні витрати: зам. по механізації – за витрати на ремонт та обслуговування, зам. по експлуатації через диспетчерську групу, яка складає плани виходу на роботу бригад докерів-механізаторів, – за витрати на заробітну плату, помічник начальника району по господарській частині – за витрати на благоустрій району, організацію роботи побутовок та інвентарного складу, на ремонт побутових і адміністративних приміщень, забезпечення району необхідними матеріалами та інвентарем; помічник по кадрам за допомогою табельників також відповідає за витрати на оплату праці за даними щомінного обліку виходів на роботу працівників району.

Керівником, що очолює центр технічних витрат по порту в цілому, є головний інженер порту, який здійснює технічне керівництво. Він очолює роботи з розвитку, будівництва та реконструкції виробничих і культурно-побутових об'єктів; технічну експлуатацію та ремонт підйомно-транспортних машин, будівель, споруд та портофлоту; енергетичне, матеріально-технічне та інші види забезпечення діяльності порту; спрямовує роботу по впровадженню нової техніки, винахідництва, раціоналізації і технічної інформації. Головному інженеру, крім функціональних відділів, підпорядкований також цілий ряд допоміжних господарств порту (ремонтно-будівельна дільниця, автобаза, майстерні, ділянка зв'язку, водне господарство тощо).

До контрольованих показників роботи порту, причалу відносяться такі натуральні показники як суднооборот, вагонооборот, машинооборот (кількість оброблених транспортних засобів за звітний період) та вантажообіг по прибуттю, що характеризується обсягом перероблених тон вантажів, що надійшли та пройшли через причальний фронт за період. Їх зростання у бік зближення з показником пропускної спроможності свідчить про більш повне використання потужностей порту.

Грошові показники роботи порту, причалу: доходи, собівартість послуг, маржинальний дохід, прибуток, рентабельність – слід обчислювати за видами робіт (перевантаження, складування, обслуговування суден і пасажирів), номенклатурою вантажів (генеральні, наливні, навалочні), за видами обробленого флоту (вітчизняний, іноземний), за видами сполучення (експортні, імпортні, транзитні, внутрішнього

сполучення, не пов'язані з морським та річковим вантажообігом). Це надасть інформацію про отриманий прибуток від конкретної вантажної операції з конкретним типом та видом вантажів за будь-який звітний період, що допоможе здійснювати управління та контроль за портовими роботами, оптимізувати обсяги послуг і прибуток, проводити обґрунтовану тарифну політику з метою своєчасного отримання високого фінансового результату.

Бюджети витрат портових операторів є основою для контролю над витратами. Завчасна інформація про необхідність послуг сторонніх організацій та придбання товарно-матеріальних цінностей дозволить службам підприємства провести роботу щодо вибору постачальника і укладання договорів на кращих для порту умовах (ціна, якість, терміни виконання).

Необхідність розробки ремонтних бюджетів обумовлена наявністю в портах значно зношеного перевантажувального обладнання, що потребує різних видів ремонту. Бюджет ремонту визначить порядок взаємодії та відповідальності відповідних структурних підрозділів щодо розробки і виконання виробничих планів.

Розробка інвестиційної програми (бюджету капітальних інвестицій) обумовлена залученням портовими операторами значних капіталовкладень на тривалий термін для організації бізнесу (будівництво причалів, залізничних і автомобільних під'їздів, складів, інженерних об'єктів забезпечення діяльності тощо).

Функціонування структур портового бізнесу пов'язано з необхідністю постійної підтримки безпеки роботи та забезпечення раціонального природокористування. Для підтримки цих заходів доцільно розробляти відповідні бюджети витрат (природоохоронна програма, бюджет витрат на охорону праці тощо).

В Україні судноремонтні підприємства мають різну форму власності (державні, акціонерні товариства з часткою держави, акціонерні товариства з іноземним капіталом, приватні компанії), а також різну відомчу підпорядкованість. Загальна тенденція розвитку судноремонтних підприємств на шляху забезпечення їх конкурентоспроможності – активна диверсифікація бізнесу: судноремонтні підприємства будують нові судна, виконують роботи в режимі порту, розвивають замовлення машинобудування, механообробки, налагоджують партнерські взаємини з закордонними судовласниками з метою отримання постійних замовлень на ремонт суден [9].

Судноремонтна діяльність за своєю структурою відноситься до матричних типів організацій [5]. Проекти ремонту і будівництва суден об'єднуються в програму основного виробництва. Тому доцільно виділити такі центри прибутків як проекти ремонту та будівництва, центрами витрат при цьому стануть виробничі цехи, що виконують певну групу функцій (ремонт корпусу, ремонт механізмів і електрообладнання, докові роботи, транспортні операції, механічна обробка та ін.) та обслуговуючі підрозділи (плано-

во–економічний відділ, відділ матеріально–технічного забезпечення, фінансове управління, відділ конструкторсько–технологічної підготовки), центром доходу – комерційний відділ (здійснює моніторинг цільових ринків, на яких працює підприємство, укладає договори на виконання робіт, контролює надходження коштів від замовників). Залежно від видів ремонтних робіт, що виконуються, доцільно виділити і центри відповідальності за витрати на проекти поточного, середнього та капітального ремонтів суден, що характеризуються різним складом та тривалістю робіт.

У межах виділених центрів відповідальності слід будувати і бюджети. Бюджети витрат цехів повинні складатися на основі всіх замовлень на плановий період, а також окремо по кожному судну (об'єкту ремонту або будівництва). Комерційному відділу слід налагодити бюджетування в розрізі проектів ремонтів шляхом розробки бюджетів доходів від проектів поточного, середнього та капітального ремонту суден.

Бюджети структурних підрозділів судноремонтних та суднобудівельних підприємств слід формувати на основі календарного року з поквартальною деталізацією.

Бюджети проектів ремонтів та будівництва суден складаються на періоди, що визначаються особливостями виконання робіт (в умовах судноремонтного підприємства від декількох місяців до декількох років) [5]. Бюджет проекту повинен містити розподіл витрат за видами робіт, статтями витрат, за часом виконання робіт, за центрами відповідальності, що приймають участь в реалізації проекту. За бюджетом проекту здійснюють контроль фінансування протягом життєвого циклу проекту. Бюджети окремих проектів слід узагальнювати на рівні окремих програм: судноремонт, суднобудування, перевантажувальні роботи, промислові замовлення, послуги населенню тощо. Оцінка виконання бюджетів дозволить виявити найприбутковіші напрямки роботи заводів, виявити відхилення фактичних показників від запланованих та розробити заходи по їх усуненню.

Висновки

Особливості роботи підприємств водного транспорту потребують адекватного відображення в управлінському обліку і звітності для належного інформаційного забезпечення керівників для прийняття управлінських рішень. Подальшого дослідження потребують документи первинного управлінського обліку та допоміжні реєстри центрів від-

повідальності, що стануть основою для складання управлінської звітності, структура бюджетів для оцінки діяльності підрозділів, система показників, за якими слід здійснювати оцінку діяльності центрів відповідальності, особливості запровадження стратегічного управлінського обліку на підприємствах водного транспорту.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 16.07.99 №996–XIV.
2. Хаймінова Ю.В. Управління формуванням фінансових результатів судноплавних компаній на основі довгострокових фрахтових контрактів: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / Ю.В. Хаймінова; НАН України. Ін-т пробл. ринку та екон.–екол. дослідж. – О., 2008. – 20 с.
3. Подлесный П. Под вымпелом «Укрречфлота» / П. Подлесный // Порты Украины, №01 (51) 2005. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/1143>
4. Тарасенко С.В. Бухгалтерський облік в системі управління господарською діяльністю судноплавної компанії / С.В. Тарасенко // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу: міжнар. зб. наук. пр. – Житомир. держ. технол. ун-т. – Житомир, 2012. – Вип. 3 (24). – С. 493–512.
5. Фатеев Н.В. Бюджетирование в системе управления проектами и программами судоремонтного предприятия / Н.В. Фатеев, И.М. Запорожец // Управління проектами та розвиток виробництва: Зб. наук. пр. – Луганськ: вид-во СНУ ім. В. Даля, 2009. – №2 (30). – С. 118–123.
6. Котлубай А.М. Бюджетное планирование и управление как инструмент повышения конкурентоспособности судоходных компаний / А.М. Котлубай, В.А. Котлубай // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2003. – №14. – С. 205–214.
7. «Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави». Аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/832>
8. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 №4709–VI. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
9. Все о судостроении и судоремонте Украины: справочник / [составитель В.Н. Ильницкий]. – Одесса: Порты Украины, 2006. – 208 с.